



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

ПРИКАЗ

21 сентября 2018г.

Москва

№ 778-П

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с воздушным судном Ан-2 RA-33036

26.08.2017 при выполнении полета днем в районе населенного пункта Енисейск (Красноярский край) произошло авиационное происшествие (авария) с самолетом Ан-2 RA-33036 общества с ограниченной ответственностью «Авиакомпания «Феникс» (имело сертификат на выполнение авиационных работ № АР-07-15-021).

В процессе выполнения авиационно-химических работ над лесным массивом на высоте полета 250 м произошло задымление кабины пилотов средней интенсивности, при этом параметры работы двигателя, по данным экипажа воздушного судна (далее – ВС), были в норме. Экипаж ВС в составе командира ВС и второго пилота принял решение на прекращение полетного задания и возврат на посадочную площадку вылета. В дальнейшем, через 30 км полета, произошло увеличение интенсивности задымления, экипаж ВС услышал хлопок в районе двигателя и отметил развитие тряски с потерей мощности силовой установки и выбросом масла на фонарь кабины. На перемещение рычагов управления двигателем и шага винта двигатель не реагировал. Экипаж ВС принял решение на выполнение вынужденной посадки на площадку с низкорослой густой растительностью, подобранную с воздуха.

В результате авиационного происшествия ВС получило значительные повреждения, находившийся на борту ВС экипаж не пострадал.

После авиационного происшествия аварийный радиомаяк АРМ-406 П не сработал, экипаж не смог его активировать принудительно.

В ходе расследования комиссией Межгосударственного авиационного комитета (МАК) было установлено, что номер блока автономного питания аварийного радиомаяка АРМ-406 П ВС Ан-2 RA-33036 не соответствует номеру блока, указанному в паспорте изделия и имеет истекший срок годности, кроме того установлен факт вмешательства в его конструкцию. По этой причине аварийный радиомаяк не мог быть активизирован и зафиксирован системой КОСПАС-САРСАТ.

По заключению комиссии МАК по расследованию авиационного происшествия:

«Причиной авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-33036 явилось падение мощности двигателя АШ-62 ИР из-за усталостного разрушения цилиндра № 5.

Усталостное разрушение цилиндра произошло вследствие производственного дефекта – отсутствие притупления острых кромок у отверстия Ø 12 мм под шпильку крепления гильзы к картеру в наиболее нагруженной зоне.

Вероятным фактором, способствовавшим возникновению разрушения, могла явиться неравномерность прилегания фланцев цилиндра и картера двигателя в указанной зоне.».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ВС Ан-2 RA-33036 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте МАК в сети Интернет.

В соответствии с пунктом 2.10.5 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609, и подпунктами 5.4.6 и 9.9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396, п р и к а з ы в а ю:

1. Начальнику Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации В.В. Кудинову до 01.10.2018 проинформировать организации, выполняющие техническое обслуживание и ремонт авиадвигателей АШ-62 ИР, о включении в технологию ремонта операции по контролю и притуплению острых кромок на сферических выемках в соответствии с технико-ремонтной документацией АШ-62 ИР/06-21.

2. Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

2.1. довести требования настоящего приказа до сведения организаций, выполняющих техническое обслуживание и ремонт авиадвигателей АШ-62 ИР, организаций гражданской авиации и авиационных учебных центров, эксплуатирующих самолеты Ан-2, эксплуатантов и владельцев ВС авиации общего назначения (далее – АОН);

2.2. до 01.11.2018 обобщить и направить в адрес Росавиации информацию о внесении в технологию ремонта авиадвигателей АШ-62 ИР операций, изложенных в пункте 1 настоящего приказа, организациями, выполняющими техническое обслуживание и ремонт авиадвигателей АШ-62 ИР, находящимися на территории деятельности территориального органа Росавиации;

2.3. до 01.11.2018 предложить находящимся на территории деятельности территориального органа Росавиации организациям гражданской авиации, авиационным учебным центрам, эксплуатантам и владельцам ВС АОН провести целевые осмотры аварийных радиомаяков АРМ-406 П на предмет несанкционированного вмешательства в конструкцию изделия и срока годности

блоков автономного питания с последующим проведением выборочного контроля исполнения в ходе проведения плановых (внеплановых) проверок;

2.4. рекомендовать руководителям организаций, выполняющих техническое обслуживание и ремонт авиадвигателей АИШ-62 ИР, организаций гражданской авиации и авиационных учебных центров, эксплуатирующих самолеты Ан-2, эксплуатантам и владельцам ВС АОН:

2.4.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-33036, размещенный на официальном сайте МАК в сети Интернет;

2.4.2. провести дополнительные занятия с авиационным персоналом по изучению требований приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с отказом или неисправностью системы (компонента) силовой установки (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий Росавиации, категория SCF-PP).

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации О.Г. Сторчевого.

И.о. руководителя



А.В. Суханов